

PERENCANAAN LAYANAN ANGKUTAN UMUM PERINTIS TRAYEK DAMPIT – TIRTOYUDO – AMPELGADING DI KABUPATEN MALANG

SERVICE PLANNING OF PIONEER PUBLIC TRANSPORTATION ROUTE DAMPIT - TIRTOYUDO - AMPELGADING IN MALANG REGENCY

Panduwinata Eka Wijaya¹, Budiharso Hidayat, Atd, MT², Nomin, M.Pd³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail : panduw309@gmail.com

Abstract

The problem of public transportation that occurs in Malang Regency, precisely in Ampelgading and Tirtoyudo Districts, is the unorganized provision of public transportation facilities, so that the outermost areas of Malang Regency to the regional activity center are less connected. Tirtoyudo and Ampelgading subdistricts are included in the group of poor sub-districts with low income levels due to poor productivity, due to low market access capabilities, poor irrigation systems, high production costs, low wage levels and also low production levels. So it is necessary to plan a pioneer public transportation route Dampit-TirtoyudoAmpelgading to be able to support community activities in Malang Regency. This study aims to determine the demand for pioneer transportation, operational performance, tariffs and subsidies. The primary data collection method was conducted by means of a stated preference survey. Based on this study, it was found that the demand for pioneer transportation was 45,079 person trips / day with operational performance, namely travel time of 40 minutes covering a distance of 20 km, distance between vehicles of 12 minutes and waiting time for vehicles of 4 minutes with the number of vehicles 9 fleets and BOK value of Rp. 5,383. Then the transportation tariff based on the BOK value is Rp. 6,600, the tariff based on ATP is Rp. 2,200, the tariff based on WTP is Rp. 2,600 while the subsidy value that must be financed by the government based on the ATP value is Rp. 4,400, and the subsidy based on the WTP value is Rp. 4,000.

Keywords: *Pioneer Public Transportation, Tariff, Subsidy*

Abstrak

Permasalahan angkutan umum yang terjadi di Kabupaten Malang tepatnya di Kecamatan Ampelgading dan Tirtoyudo adalah tidak terorganisirnya penyediaan sarana angkutan umum, sehingga wilayah terluar Kabupaten Malang menuju pusat kegiatan daerah tersebut kurang terhubung. Kecamatan Tirtoyudo serta Ampelgading termasuk kelompok kecamatan miskin dengan tingkat pendapatan yang rendah diakibatkan

oleh produktivitas yang buruk, karena kemampuan akses pasar yang rendah, sistem irigasi yang buruk, biaya produksi yang tinggi, tingkat upah yang rendah dan juga tingkat produksi yang rendah pula. Maka perlu adanya perencanaan angkutan umum perintis trayek Dampit-Tirtoyudo Ampelgading untuk dapat mendukung kegiatan masyarakat di Kabupaten Malang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui demand terhadap angkutan perintis, kinerja operasional, tarif dan subsidi. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara survei stated preference. Berdasarkan penelitian ini didapatkan hasil bahwa demand angkutan perintis adalah 45.079 perjalanan orang/hari dengan kinerja operasional yaitu waktu perjalanan 40 menit menempuh jarak 20 km, jarak antar kendaraan 12 menit dan waktu tunggu kendaraan 4 menit dengan jumlah kendaraan 9 armada serta nilai BOK sebesar Rp. 5.383. Kemudian tarif angkutan berdasarkan nilai BOK adalah Rp. 6.600, tarif berdasarkan ATP Rp. 2.200, tarif berdasarkan WTP adalah Rp. 2.600 sedangkan nilai subsidi yang harus dibiaya oleh pemerintah berdasarkan nilai ATP adalah sebesar Rp. 4.400, dan subsidi berdasarkan nilai WTP sebesar Rp. 4.000.

Kata Kunci : Angkutan Perintis, Tarif, Subsidi.

PENDAHULUAN

Dalam kegiatan memindahkan orang atau barang tersebut bukan masalah bagi masyarakat yang berada di kota karena terdapat berbagai macam pilihan angkutan. Namun, bagi masyarakat dari daerah yang wilayahnya terpencil, terisolasi, tertinggal atau berada di wilayah perbatasan, transportasi menjadi masalah karena infrastruktur sarana dan prasarannya kurang memadai dan tingginya biaya transportasi yang dirasakan. Permasalahan tersebut sedang terjadi di daerah di wilayah Kabupaten Malang yaitu, Kecamatan Tirtoyudo dan Ampelgading. Berdasarkan data hasil uji petik Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah (LPPD) Provinsi Jawa Timur tahun 2022, Kabupaten Malang menjadi daerah dengan jumlah penduduk miskin tertinggi di Jawa Timur, yaitu sebesar 252.800 jiwa, serta masih minimnya akses jalan maupun akses angkutan umum yang menyebabkan daerah tersebut kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lainnya.

Permasalahan angkutan umum yang terjadi di Kabupaten Malang tepatnya di Kecamatan Ampelgading dan Tirtoyudo adalah tidak terorganisirnya penyediaan sarana angkutan umum, sehingga wilayah terluar Kabupaten Malang menuju pusat kegiatan daerah tersebut kurang terhubung. Hal ini ditunjukkan berdasarkan hasil penilitan analisis kemiskinan di sektor pertanian Kabupaten Malang. Dijelaskan bahwa Kabupaten Malang dibagi menjadi tiga klaster dan Kecamatan Tirtoyudo serta Ampelgading termasuk dalam klaster tiga yang merupakan klaster kecamatan miskin dengan rasio 6,93%, Kelompok kecamatan miskin mempunyai tingkat pendapatan yang rendah diakibatkan oleh produktivitas yang buruk, karena kemampuan akses pasar yang rendah, sistem irigasi yang buruk, biaya produksi yang tinggi, tingkat upah yang rendah dan juga tingkat produksi yang rendah pula. Angkutan Umum menjadi urat nadi perekonomian karena mampu menjadi alat pemersatu bangsa dan menjadi salah satu komponen yang berpengaruh dalam pertumbuhan ekonomi, yaitu dapat menumbuhkan sektor perekonomian baru maupun meningkatkan dan mengembangkan sektor perekonomian yang sudah ada. Karena wilayah ini tidak terlayani angkutan umum, menyebabkan masyarakat menggunakan angkutan pribadi atau angkutan sewa dengan biaya yang mahal. Ditambah medan jalan yang sulit menyebabkan lifetime kendaraan menjadi singkat. Selain permasalahan itu, wilayah Ampelgading juga merupakan daerah terpencil, sehingga tingkat daya beli masyarakat rendah. Dengan adanya perencanaan trayek angkutan jalan perintis akan mempermudah masyarakat wilayah Ampelgading untuk berpergian ke pusat kegiatan dan juga sebaliknya untuk menunjang pemerataan,

pertumbuhan, dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Oleh karena kondisi inilah, Untuk menindaklanjuti surat usulan nomor 500.111.8./2023 perihal Layanan Angkutan Penumpang Umum Perintis dengan jalur Trayek Terminal Tipe C Dampit - Pasar Kaligadung - Pasar Tirtoyudo - Kantor Kecamatan Ampelgading yang diajukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Malang kepada Kepala BPTD Kelas II Direktorat Jendral Perhubungan Darat Provinsi Jawa Timur guna pemenuhan kebutuhan angkutan umum yang berbasis subsidi untuk memberikan pelayanan angkutan umum yang terjangkau oleh masyarakat yang daya belinya masih rendah, maka penulis melakukan penelitian dengan judul “PERENCANAAN LAYANAN ANGKUTAN UMUM PERINTIS TRAYEK DAMPIT - TIRTOYUDO - AMPELGADING DI KABUPATEN MALANG”.

METODELOGI PENELITIAN

Metode penelitian merupakan tindakan ilmiah yang dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh data atau informasi yang nantinya akan diolah dan dianalisis untuk menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan. Penelitian dengan judul Perencanaan Layanan Angkutan Penumpang Umum Trayek Dampit-Tirtoyudo-Ampelgading di Kabupaten Malang dimulai dengan dilakukannya identifikasi terkait berbagai masalah yang terdapat di wilayah studi. Serangkaian masalah tersebut kemudian diambil beberapa di antaranya untuk dirumuskan menjadi rumusan masalah yang mendasari dilakukannya penelitian ini. Untuk menghasilkan kajian yang komprehensif, peneliti menggunakan data primer dan sekunder. Metode pengumpulan data dibagi menjadi dua, yaitu untuk pengumpulan data sekunder dan data primer. Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai kedua metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini.

1. Pengumpulan Data Sekunder

a. Data Kependudukan

Data kependudukan didapatkan dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Malang dimana data ini berfungsi untuk memberikan informasi mengenai jumlah penduduk, pertambahan jumlah penduduk, dan kepadatan penduduk per kilometer persegi.

b. Jaringan Jalan

Peta dan data jaringan jalan didapatkan dari Dinas PUPR Kabupaten Malang. Data jaringan jalan digunakan untuk melakukan proses pembebanan dan untuk membantu menyusun pola jaringan trayek.

c. Jaringan Trayek , Data jaringan trayek didapatkan dari Perum DAMRI cabang Kabupaten Malang, Data tersebut dapat memberikan informasi rute trayek Angkutan Perintis Kec. Dampit, Kec. Tirtoyudo, dan Kec. Ampelgading di Kabupaten Malang.

d. Tata Guna Lahan

Peta dan data didapatkan dari Bappeda Kabupaten Malang

2. Pengumpulan Data Primer

a. Survei Home Interview

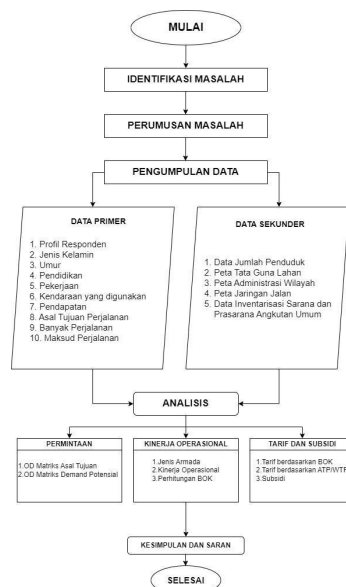
Tujuan survei wawancara rumah adalah untuk memperoleh informasi dasar dalam rangka untuk mempersiapkan sistem transportasi dimasa depan dengan mensurvei "pola pergerakan dalam sehari" dari tempat tinggal di kota yang di survai dengan kota lain di sekitarnya dengan menggunakan sarana angkutan yang ada seperti kereta, bus dan mobil. Adapun data yang diharapkan melalui survei ini, yaitu:

b. Survei Stated Preference

Survei Stated Preference merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengukur atau memperkirakan bagaimana respon pelaku perjalanan terhadap pelayanan angkutan atau moda transportasi yang belum ada, akan diadakan, atau yang akan dikembangkan. Survei dilakukan dengan cara menanyakan langsung kepada pengguna kendaraan pribadi dan angkutan sewa dengan memberikan alternatif pilihan jawaban. Hal tersebut memungkinkan responden untuk memberikan pendapat yang bisa dinyatakan dalam pilihan maupun pernyataan. Tujuan dari survei ini adalah untuk mengetahui jumlah pengguna kendaraan pribadi dan angkutan sewa yang mau berpindah moda menggunakan angkutan perintis apabila layanan angkutan perintis diadakan.

Diagram Alir

Bagan alir penelitian digunakan guna menunjukkan Langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian dan juga mampu memberikan gambaran terkait dengan tujuan dari penelitian ini. Berikut merupakan bagan alir dari penelitian ini:



Gambar 1 Diagram Alir Metode Pelaksanaan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Jumlah Demand Potensial Angkutan Perintis

Demand potensial adalah potensi pengguna kendaraan pribadi yang ingin beralih menggunakan angkutan umum. Demand potensial diperoleh dari hasil wawancara terhadap masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi yang mau berpindah ke angkutan umum. Berikut merupakan matriks demand potensial angkutan perintis trayek Dampit-Tirtoyudo-Ampelgading di Kabupaten Malang.

Tabel 1 Matriks Asal Tujuan Perjalanan

O/D	A	B	C	D	E	F	Bangkitan
A	0	5335	12970	683	6518	4718	30224
B	6444	0	7328	1473	707	2829	18781
C	13894	2723	0	350	903	1034	18903
D	666	1199	400	0	2580	2963	7808
E	5004	4048	926	2345	0	3839	16163
F	4705	2353	1185	2920	4288	0	15451
Tarikan	30713	15657	22808	7772	14997	15383	107330

Tabel 2 Matriks Potensial

O/D	A	B	C	D	E	F	Bangkitan
A	0	2241	5447	287	2738	1981	12694
B	2706	0	3078	619	297	1188	7888
C	5835	1144	0	147	379	434	7939
D	280	503	168	0	1084	1245	3279
E	2102	1700	389	985	0	1612	6789
F	1976	988	498	1226	1801	0	6489
Tarikan	12899	6576	9579	3264	6299	6461	45079

Dari tabel 1 dapat disimpulkan bahwa bangkitan perjalanan orang tertinggi adalah pada zona A sebesar 30224 perjalanan orang per hari dan bangkitan terendah adalah pada zona D sebesar 7808 perjalanan orang per hari. Sedangkan tarikan tertinggi adalah pada zona A sebesar 30713 perjalanan orang per hari dan tarikan terendah adalah pada zona D sebesar 7772 perjalanan orang per hari. Dari Tabel 2 diketahui bahwa demand potensial angkutan umum yang didapat adalah sebesar 45.079 perjalanan orang perhari.

Analisis Rencana Kinerja Operasional

1. Penentuan Rute Angkutan Perintis

Dalam penetapan rute angkutan umum terdapat beberapa faktor yang harus diperhatikan yaitu:

- Pola tata guna lahan
- Daerah pelayanan
- Menghubungkan simpul dan pusat kegiatan
- Kepadatan penduduk
- Tidak tumpang tindih
- Karakteristik jaringan

Dalam penentuan design rute rencana pengoperasian angkutan jalan perintis ini adalah dengan mempertimbangkan titik asal dan titik tujuan perjalanan penumpang berdasarkan permintaan pada setiap zona berdasarkan rute/jalan yang tersedia.

2. Penentuan Jenis Armada

Tabel 3 Ketentuan Jenis Angkutan Berdasarkan Kapasitas Kendaraan

Trayek	Jumlah Permintaan	Kebutuhan Armada	Penentuan Armada
	(Penumpang/hari)		
DampitTirtoyudo-Ampelgading	45079	Bus Sedang	Bus Sedang

Walaupun wilayah kajian merupakan wilayah Kabupaten dan juga angkutannya berstatus perintis,namun jumlah permintaan perjalanan dalam 1 (satu) hari tergolong tinggi. Maka kebutuhan armada untuk perencanaan Angkutan Perintis di Kabupaten

Malang adalah menggunakan bus sedang, Adapun spesifikasi kendaraan yang diusulkan adalah jenis kendaraan bus sedang dengan kapasitas angkutan 30 seat sesuai dengan karakteristik permintaan penumpang yang ada. Jenis angkutan perintis yang direncanakan adalah bus sedang dikarenakan menyesuaikan topografi wilayah kajian yang tidak memungkinkan bus besar, maka dipilih jenis bus sedang untuk tetap dapat memaksimalkan demand yang ada.

3. Kinerja Operasional Angkutan Perintis

Tabel 4 Rekapitulasi Rencana Kinerja Operasional Angkutan Perintis

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Jenis kendaraan	Bus Sedang	
2	Kapasitas	30	Pnp
3	Panjang rute	20	Km
4	Kecepatan rencana	30	Km/jam
5	Waktu operasi	12	Jam/hari
		720	Menit
6	Travel time (TT)	40	Menit
7	Deviasi AU	2	Menit
8	Waktu tunggu (LOT)	4	Menit
9	Round trip time	92	Menit
10	Permintaan/hari	45079	Pnp/hari
11	Headway	12	Menit
12	Frekuensi	5	Kend/jam
13	Jumlah rit	8	Rit/kend
14	Jumlah armada	9	Kendaraan
15	Faktor ketersediaan	90	%

Dari Tabel 4 dapat disimpulkan bahwa rencana kinerja operasional angkutan perintis trayek dampit-TirtoyudoAmpelgading dengan panjang rute 20 km dan kecepatan rencana 30 km/jam adalah menggunakan bus sedang dengan kapasitas bus 30 penumpang, waktu perjalanan 40 menit, deviasi angkutan umum 2 menit, waktu tunggu 4 menit, waktu pulang pergi 92 menit, jarak antar kendaraan 12 menit, frekuensi 5 kend/jam, jumlah rit perbus per hari 8 rit/kend, jumlah armada 9 kendaraan serta 90% factor ketersediaan kendaraan dengan waktu operasi per hari 12 jam atau sama dengan 720 menit.

4. Pengawasan

Pengawasan adalah suatu kegiatan mengawas kinerja operasi angkutan perintis. Sistem pengawasan ini dilakukan dengan menetapkan petugas setiap titik henti angkutan perintis untuk mengatur jam keberangkatan dan waktu tunggu angkutan perintis sesuai dengan analisa kinerja operasional berdasarkan nilai LOT yaitu 4 menit.

5. Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional tersebut terbagi menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan tersebut dioperasikan di jalan, sedangkan biaya tidak langsung adalah biaya yang tetap harus dikeluarkan walaupun kendaraan tidak sedang beroperasi di jalan.

Tabel 5 Rekapitulasi biaya pokok per kendaraan per kilometer

REKAPITULASI BIAYA		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp 1.022
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	Rp 2.572,47
3	BIAYA INVESTASI SISTEM	Rp 199,50
	MONITORING KESELAMATAN	
	KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp 606,56
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	Rp -
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	Rp -
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	Rp 405,52
	A Biaya Pegawai Kantor	Rp 298,06
	B Biaya Pengelolaan	Rp 107,47
8	TOTAL BIAYA PER KM	Rp 4.806,26
9	MARGIN LABA (10%)	Rp 480,63
10	PPH (2%)	Rp 96,13
	Total	Rp 5.383,01

Dari Tabel 5 dapat diketahui bahwa biaya operasional kendaraan angkutan perintis trayek dampit-Tirtoyudo-Ampelgading sebesar Rp. 5.383,01 per kendaraan.

Analisis Penentuan Tarif dan Subsidi

1. Perhitungan Tarif

Berikut merupakan tarif angkutan perintis trayek Dampit-Tirtoyudo-Ampelgading Kabupaten Malang berdasarkan BOK dan load factor 10% hingga load factor 100% .

Tabel 6 Perhitungan tarif angkutan perintis

Load Factor	Tarif (per pnp/km)	Tarif BEP	Tarif
			Penumpang
100%	Rp 179	Rp 3.589	Rp 3.900
90%	Rp 199	Rp 3.987	Rp 4.400
80%	Rp 224	Rp 4.486	Rp 4.900
70%	Rp 256	Rp 5.127	Rp 5.600
60%	Rp 299	Rp 5.981	Rp 6.600
50%	Rp 359	Rp 7.177	Rp 7.900
40%	Rp 449	Rp 8.972	Rp 9.900
30%	Rp 598	Rp 11.962	Rp 13.200
20%	Rp 897	Rp 17.943	Rp 19.700
10%	Rp 1.794	Rp 35.887	Rp 39.500

Jadi dari Tabel 6 tarif penumpang angkutan perintis berdasarkan load factor 10% - 100% yaitu tarif penumpang load factor 10% sebesar Rp 39.500/pnp, load factor 20% sebesar Rp 19.700/pnp, load factor 30% sebesar Rp 13.200/pnp, load factor 40% sebesar Rp 9.900/pnp, load factor 50% sebesar Rp 7.900/pnp, load factor 60% sebesar Rp 6.600/pnp, load factor 70% sebesar Rp 5.600/pnp, load factor 80% sebesar Rp 4.900/pnp, load factor 90% sebesar Rp 4.400/pnp, load factor 100% sebesar Rp 3.900/pnp.

a. Tarif Berdasarkan Jarak

Trayek angkutan perintis rute Dampit-Tirtoyudo-Ampelgading adalah trayek yang memiliki panjang trayek 20 km dan memiliki enam titik kantung penumpang. Berikut adalah tarif penumpang berdasarkan jarak antar titik kantung penumpang trayek Dampit-Tirtoyudo-Ampelgading.

Tabel 7 Tarif Penumpang berdasarkan jarak

Titik Kantung Penumpang	Tarif Penumpang					
	A	B	C	D	E	F
Terminal Dampit (A)	Rp -	Rp 1.100	Rp 2.400	Rp 3.900	Rp 5.300	Rp 6.600
Ekowisata Kebun Kopi	Rp 1.100	Rp -	Rp 1.400	Rp 3.900	Rp 4.200	Rp 5.600
Amadanom (B)						
Pasar Kaligadung (C)	Rp 2.500	Rp 1.400	Rp -	Rp 1.600	Rp 2.900	Rp 4.200
Pasar Tirtoyudo (D)	Rp 4.000	Rp 2.900	Rp 1.600	Rp -	Rp 1.400	Rp 4.200
Balai Desa Tamanasri (E)	Rp 5.300	Rp 4.200	Rp 2.900	Rp 1.300	Rp -	Rp 1.400
Kantor Kecamatan Ampelgading (F)	Rp 6.600	Rp 5.600	Rp 4.200	Rp 2.700	Rp 1.400	Rp -

b. Tarif Berdasarkan Ability to Pay (ATP)

Dalam analisis ATP, indikator penilaian berdasarkan besaran pendapatan per bulan, biaya pengeluaran untuk biaya transportasi, biaya pengeluaran angkutan umum dan frekuensi perjalanan

Tabel 8 Nilai ATP Berdasarkan Pekerjaan

No	Kategori	F	Pendapatan/ Bulan (Rp)	Biaya	%	Frekuensi Trip (Kali)	ATP (Rp/Pnp)
				Transportasi	Biaya		
1	PNS	195	Rp4.680.000	21,4%	20%	40	Rp 5.008
2	Swasta	186	Rp3.662.500	16,78%	20%	48	Rp 2.561
3	Buruh	376	Rp1.882.692	12,66%	20%	48	Rp 993
4	Petani	786	Rp1.774.423	16,00%	20%	48	Rp 1.183
5	Pedagang	719	Rp4.247.368	24,65%	20%	56	Rp 3.739
6	IRT	130	Rp1.490.000	9,88%	20%	40	Rp 736
7	Mahasiswa/ Pelajar	1574	Rp800.000	15,67%	20%	40	Rp 627
8	Wiraswasta	239	Rp4.428.571	18,23%	20%	56	Rp 2.883
ATP rata-rata							Rp 2.200

Dari Tabel 8 diketahui bahwa nilai ATP paling besar adalah golongan PNS dengan nilai ATP Rp. 5.008 sedangkan nilai ATP paling kecil adalah golongan mahasiswa/pelajar dengan nilai ATP Rp. 627.

c. Tarif Berdasarkan Willingness To Pay (WTP)

Analisis nilai WTP diperoleh dari hasil wawancara sampel. Dalam analisis WTP indikator yang digunakan adalah besar nilai tarif yang menjadi opsi masing-masing responden. Berikut disajikan tabel nilai WTP:

Tabel 9 Nilai WTP Berdasarkan Pekerjaan

No	Kategori	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Sampel	Nilai WTP (Rp/Pnp)
1	PNS	Rp 626.000	195	Rp 3.210
2	Swasta	Rp 519.000	186	Rp 2.790
3	Buruh	Rp 1.037.000	376	Rp 2.758
4	Petani	Rp 2.006.000	786	Rp 2.552
5	Pedagang	Rp 1.720.000	719	Rp 2.392
6	IRT	Rp 339.000	130	Rp 2.608
7	Mahasiswa/ Pelajar	Rp 3.531.000	1574	Rp 2.243
8	Wiraswasta	Rp 616.000	239	Rp 2.577
WTP Rata-Rata				Rp 2.600

Dari Tabel 9 diperoleh nilai WTP terbesar adalah golongan PNS dengan nilai WTP Rp. 3.210 sedangkan nilai WTP terkecil adalah golongan Mahasiswa/pelajar dengan nilai WTP Rp. 2.243.

d. Subsidi Pemerintah

Subsidi pemerintah dilakukan untuk dapat membantu operator angkutan perintis dalam memenuhi biaya operasional kendaraan yang akan beroperasi. Subsidi dilakukan dengan menghitung selisih tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan dengan nilai ATP dan WTP.

Tabel 10 Nilai WTP Berdasarkan Pekerjaan

Tarif BOK	Nilai Tarif		Subsidi
	Rp	6.600	
ATP	Rp	2.200	Rp 4.400
WTP	Rp	2.600	Rp 4.000

Dari Tabel 10 dapat disimpulkan bahwa subsidi yang akan di bayarkan oleh pemerintah adalah subsidi berdasarkan selisih nilai tarif BOK dengan ATP karena mengingat kemampuan masyarakat dalam membayar lebih rendah dari keinginan masyarakat dalam membayar. Subsidi berdasarkan nilai tarif BOK dan ATP adalah Rp 4.400 sedangkan subsidi berdasarkan nilai tarif BOK dan WTP adalah Rp 4.000. Nilai ATP lebih kecil dari WTP dikarenakan kondisi di wilayah kajian bahwa keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar dari kemampuan yang dimiliki. Hal ini dapat terjadi karena pengguna yang berpenghasilan rendah memiliki utilitas yang tinggi terhadap jasa angkutan perintis yang direncanakan.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian terhadap Perencanaan Angkutan Perintis Trayek Dampit – Tirtoyudo – Ampelgading di Kabupaten Malang dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dapat diketahui berdasarkan hasil analisis bahwa demand potensial angkutan perintis yang didapat adalah sebesar 45.079 perjalanan orang perhari.
2. Rencana kinerja operasional angkutan Perintis Trayek Dampit–Tirtoyudo–Ampelgading di Kabupaten Malang akan dilayani bus sedang dengan kapasitas 30 penumpang, kecepatan rencana ditetapkan 30 km/jam, dengan waktu tempuh perjalanan 40 menit untuk menempuh panjang rute 20 Km dan waktu pulang pergi 92 menit, deviasi AU 2 menit, LOT 4 menit, jarak antar kendaraan 12 menit, frekuensi 5 kend/jam, dan jumlah rit 8 rit/kend serta jumlah armada 9 kendaraan dengan waktu operasi 12 jam atau setara dengan 720 menit/hari. Kemudian didapat nilai biaya operasional kendaraan adalah Rp. 5.383.
3. Tarif Angkutan Perintis Trayek Dampit–Tirtoyudo–Ampelgading di Kabupaten Malang dihitung berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). Tarif berdasarkan BOK adalah Rp 6.600, kemudian tarif berdasarkan ATP Rp. 2.200, sedangkan tarif berdasarkan WTP adalah Rp. 2.600. Sedangkan nilai subsidi yang harus dibiaya oleh pemerintah adalah sebesar Rp. 4.400 subsidi berdasarkan ATP dan Rp. 4.000 subsidi berdasarkan WTP. Jadi tarif yang diusulkan adalah tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 6.600 dengan subsidi pemerintah sebesar Rp. 4.400.

SARAN/REKOMENDASI

Saran yang disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan antara lain sebagai berikut :

1. Supaya Setelah dilakukan penelitian terhadap Perencanaan angkutan Perintis Trayek Dampit – Tirtoyudo – Ampelgading di Kabupaten Malang maka penelitian ini dapat dijadikan dasar bagi pemerintah daerah dalam merencanakan pengoperasian angkutan perintis di Kabupaten Malang, perencanaan angkutan perintis ini diharapkan segera direalisasikan agar dapat membantu perjalanan masyarakat dalam melakukan kegiatan dengan tarif yang terjangkau.
2. Diharapkan adanya pengembangan dan penyediaan prasarana yang memadai dari pemerintah Kabupaten Malang untuk dapat mendukung pelaksanaan angkutan perintis.
3. Adanya pembentukan unit pelaksana untuk mengelola Angkutan Perintis yang akan beroperasi dimana unit pelaksana tersebut berada di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang.
4. Diharapkan adanya peran pemerintah daerah agar dapat terlaksana transportasi yang efektif, efisien, serta pemerintah dapat memberikan subsidi sesuai ketentuan dan peraturan yang berlaku dimana besaran tarif angkutan ditetapkan sesuai dengan keputusan pemerintah sehingga tarif yang ditentukan sesuai harapan masyarakat sehingga penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan angkutan jalan perintis yang diusulkan.
5. Berdasarkan PM 73 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis bahwa tarif angkutan ditetapkan oleh Menteri, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek antarkota antarprovinsi, Angkutan perkotaan, dan Angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi kemudian ditetapkan oleh gubernur, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek antarkota dalam provinsi serta Angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas 1 (satu) kabupaten/kota dalam satu provinsi, kemudian ditetapkan oleh bupati, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan ditetapkan oleh wali kota, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota. Penetapan tarif oleh Menteri ditandatangani oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri.

DAFTAR PUSTAKA

, 2002, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

, 2014, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*.

, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan*

Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis.

, 2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

, 2021, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KPDRJD 3385 Tahun 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022.

Anom, P. N. (2020). Analisis Kebutuhan Layanan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung. *Prosiding Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP) 2 (1)*, 1-6.

Astuti, M. M. (2018). Persepsi Masyarakat Terhadap Fasilitas Dan Pelayanan Angkutan Umum Trans Metro Pekanbaru. *Jurnal Saintis*, Volume 18, Nomor 2, E-ISSN: 2580-7110, 23-32.

Buchika, E. A. (2018, Juni). Studi Perencanaan Rute Angkutan Umum di Kota Pontianak. *nal PWK, Laut, Sipil, Tambang 5 (2)*, 1-18.

Cartona, S. W. (2021). Analisis Karakteristik Pengguna Moda Transportasi Online dan Transportasi Konvensional di Kota Denpasar . *Jurnal Ilmiah Teknik*

79

Unmas, Vol. 1, No. 1, ISSN : 2797-2992, 20-25.

Faadilah, S. M. (2021). Evaluasi Kinerja Layanan Angkutan Umum Trans Patriot

Koridor 1 Rute Terminal Bekasi – Harapan Indah Kota Bekasi. *Seminar Nasional Ketekniksipilan, Infrastruktur dan Industri Jasa Konstruksi (KIIJK)*, Vol. 1No. 1, 257-263.

Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. MyriaPublisher. Desa Pulung Kecamatan Pulung Kabupaten Ponorogo.

Himawan, S. R. (2022). Analisis Angkutan Umum Bus Damri Perintis Trayek

Ponorogo – Tulungagung. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Volume 4, No. 1*, EISSN: 2715-7296, 1-9.

Kase, S. T. (2019). Kinerja Pelayanan Angkutan Mobil Penumpang Umum Trayek Termina Mena - Kota Ruteng. *Jurnal TEKNO SIAR*, Vol.13, No.1, 46-56.

Khairi, P. (2022). Evaluasi Rute Angkutan Umum Di Kota PadangStudi kasus (Jalur Pasar Raya –Siteba). *Seminar Nasional Riset Teknologi & Inovasi 1*

(1), 22.

Latif, K. T. (2021). *Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan dan Perdesaan Kabupaten Boalemo. Composite Journal, Vol 1 (2), p-ISSN:*

0000-0000, e-ISSN: 2807-5919, 66-72.

Masliyah, S. E. (2022). *Model Pemilihan Moda dengan Metode Stated Preference antara Suroboyo Bus dengan Kendaraan pribadi . Jurnal Aplikasi Teknik Sipil, Volume 20, Nomor 2, 171-180.*

Murti, A. C. (2019). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Penumpang Trayek Lyn D*

Jurusan Terminal Rajekwesi – Dander Kabupaten Bojonegoro. Jurnal

Seminar Teknologi Perencanaan, Perancangan, Lingkungan, dan

Infrastruktur, ISSN e : 2715-4599, 84-90.

Mustafa, M. A. (2022). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Kota Langsa Bayeun Kabupaten Aceh Timur. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Agregat 2 (2), 72-80.*

Pramana, E. H. (2019). *Tingkat Aksesibilitas Transportasi Publik di Wilayah PeriUrban Kawasan Perkotaan Yogyakarta . Jurnal Reka Ruang, Vol 2, No 1, 10-17.*

Primasworo, O. M. (2022). *Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari – Tidar / AT). Jurnal Teknik Sipil, Volume 11, No 1, 98-107.*

Sakti, S. H. (2020). *Arahan Jenis Kegiatan Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan di Koridor Jalan Trusmi, Kabupaten Pamekasan. JURNAL TEKNIK ITS Vol. 9, No. 2, ISSN: 2337-3539, 219-225.*

Setiawan, P. P. (2019). *Model Pengembangan Angkutan Umum Kawasan Wisata Dieng Jawa Tengah. Jurnal Transportasi, Vol. 19 No. 1, 49-58.*

Suganda, A. S. (2022). *Model Pemilihan Moda Transportasi Online dan Bus Trans Koetaradja Pada Rute Darussalam – Ulee Lheue. Jurnal Arsip Rekayasa dan Perencanaan (JARSP) 5 (4), 318-326.*

Sugianto, K. A. (2020). *Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik Volume 1 No 2, p-ISSN 27162990, e-ISSN 2745-8954, 51-58.*

Utama, M. M. (2021). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kabupaten Agam. Journal of Civil Engineering and Vocational Education CIVED, Volume 8 No. 3, EISSN: 2622-6774, 242-249.*

Wedagama, S. E. (2023). *Evaluasi dan Perencanaan Angkutan Sekolah di Kabupaten Gianyar. Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Volume 2 No. 11, (2820-2834), e-ISSN: 2798-5210, 2822.*

Yusuf, T. K. (2021). *Evaluasi Jaringan Trayek Eksisting Angkutan Umum di Zona Bagian Timur Kabupaten Boalemo Provinsi Gorontalo. Composite Journal, July, 2021, Vol 1 (2), 58-60.*